ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

2001-2002
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca
Catalogue No. BT31-2/2002-III-73

ISBN 0-660-61501-0

101-05663/

Transportation Safety Board of Canada

2001-2002 Estimates

A Report on Plans and Priorities

Benoit Bouchard
Chairperson
Transportation Safety Board of Canada

Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada

Table of Contents

Section I: **Chairman's Message** 1

Section II: **Departmental Overview**

2.1 Mandate, Roles and Responsibilities 3
2.2 Departmental / Program Objective 4
2.3 Planning Context 4
2.4 Departmental Planned Spending 7

Section III: **Departmental Plans, Results, Activities and Resources**

3.1 Business Line Details 9
3.2 Key Results Commitment, Planned Results, Related Activities and Resources 9

Section IV: **Financial Information** 15

Section V: **Other Information** 17

Section I: Chairman's Message

I believe the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has been very successful in identifying safety deficiencies and in conveying key safety messages to the public, industry and regulators. The TSB enjoys an excellent reputation as an independent and competent professional organization both in Canada and abroad. Numerous safety actions have been taken by regulators and industry to reduce risks over the past 10 years, in part as a result of the work of the TSB. The years ahead will, however, continue to present on-going and new challenges for the TSB.

The transportation industry continues to evolve at a very rapid pace. The TSB has taken many steps to keep up with rapid technological changes, industry consolidation and globalization, the emergence of Canada as a major exporter of regional jets and rail cars, the growing demands for information, the increased level of litigation, the evolving needs of families of victims, and the very competitive marketplace for highly skilled personnel. All these demands combine to create significant pressures on the TSB's financial and human resources. Initiatives are currently underway to seek some relief from these pressures.

The TSB has also undertaken a number of initiatives to strengthen its management framework and to implement effective performance measurement. For example, the TSB is committed to implementing systematic quality assurance processes, the new human resources management framework and modern comptrollership practices. The TSB values its personnel as its most important resource and will continue to invest significantly in employee training and development. Plans are also being developed to rejuvenate the workforce. Sustained investments in the on-going review and improvement of work methodologies will also remain a priority for the organization.

Over the past few years I have personally participated in the presentation to the public of a number of the Board's final reports. I believe that this public presence has enhanced Canadians' understanding of the work of the TSB in addressing transportation safety issues. Over the coming year I intend to continue participating in such events, while professional personnel continue their efforts to respond to the enormous thirst for information from many quarters, including the media and next-of-kin.

The TSB faces many challenges and pressures in the year ahead. However, I have full confidence that with the competence and dedication of its personnel, the TSB is up to the task of providing Canadians with further advancements in transportation safety.

MANAGEMENT REPRESENTATION

Report on Plans and Priorities 2001-2002

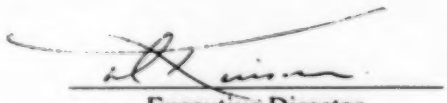
I submit, for tabling in Parliament, the 2001-2002 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

To the best of my knowledge the information:

- Accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results of the organization.
- Is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities.*
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the RPP's production.

The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.



Executive Director

8 Feb 01

Date

Section II: Departmental Overview

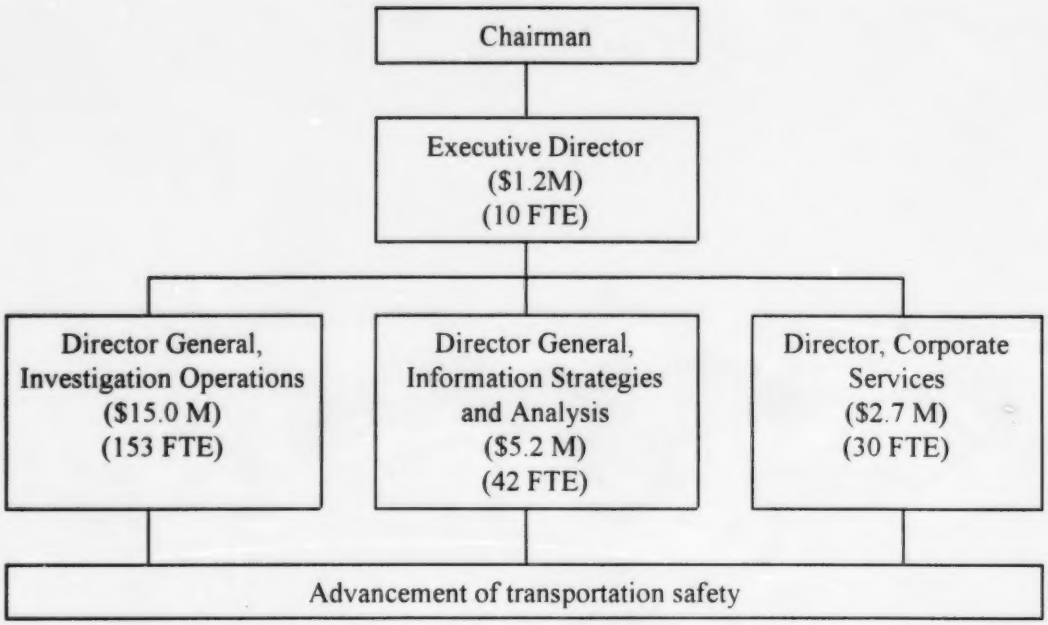
2.1 Mandate, Roles and Responsibilities

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada , the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline, and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The Board may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

The TSB has only one business line: the advancement of transportation safety. The Chairman, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



2.2 Departmental / Program Objective

To advance transportation safety.

2.3 Planning Context

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system. This system is very dynamic and in a constant state of change.

The marine mode involves approximately 46,000 Canadian-registered vessels and many foreign commercial ships which complete some 38,000 trips in Canadian waters annually. Commercial trade produces over 17 million vessel-kilometres in Canadian waters. Marine traffic in Canada includes the transportation of about 40 million passengers annually and over 350 million tons of cargo for domestic and international markets representing 38% of all cargo carried in Canada by all modes of transportation. In addition, about 25,000 Canadian fishing vessels were licensed to take part in various commercial fisheries last year. Approximately two thirds of these vessels were Canadian-registered.

There are some 30 federally regulated railways, operating close to 65,000 kilometres of track. The system generates over 579 billion ton-kilometres of output, produces close to 121 million freight train-kilometres of work and over 1.4 billion passenger-kilometres of service. The railways operate over 3,000 locomotives and approximately 110,000 freight and passenger rail cars, and employ over 45,000 people.

The national pipeline system under federal jurisdiction comprises about 100 oil and gas companies. These companies operate approximately 40,000 kilometres of pipelines. Over 145 million cubic metres of crude oil and 141 billion cubic metres of natural gas are moved by pipeline under federal jurisdiction in Canada annually.

The civil air transportation system processes over 70 million enplaned and deplaned passengers annually through over 600 Canadian airports. About 1,000 Canadian air carriers and an almost equal number of foreign carriers operate in Canada. There are over 70,000 licensed aviation personnel and nearly 28,000 registered aircraft. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ about 88,000 people.

This context results in particular challenges for the TSB:

Public Interest in Transportation Safety: Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the essential social and economic role that the transportation system plays in this country. New information demands have evolved in the aftermath of such accidents as: the crash of Swissair Flight 111 near Peggy's Cove, the train derailment in Mont St. Hilaire, the sinking of the True North near Tobermory, and the pipeline incident involving the spill of petroleum products near Prince George. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agencies have also increased. They have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to follow closely the progress of the investigation. Given the loss they have suffered, great care must be exercised in communicating with them. The TSB also faces increasing demands for information through the Access to Information program. Fulfilling these evolving needs is proving to be a major challenge with existing resource levels.

Government Policy and Industry Environment: In recent years, partly as a result of government initiatives and partly in response to commercial imperatives, various changes have occurred that may influence transportation safety. Among the changes are the privatization of Crown corporations, the commercialization of many Transport Canada operations in all modes, and the increasing consolidation and globalization of companies. The highly competitive environment in all elements of the transportation industry and the demands by the public and shippers for an almost accident-free transportation system are also significant considerations.

Impact of Technology on Transportation: Over the last 30 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

Level of Activity: More than 3,000 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see TSB web site at www.tsb.gc.ca for details). The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Due to resource constraints, the TSB has withdrawn from investigating some accidents less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction and the TSB has come under increased public scrutiny. The TSB is also carrying a backlog of investigations in progress. Approximately 170 investigations are currently in progress, of which close to half are more than one year old. The management of this backlog, combined with the sustained uptake of new cases, presents an on-going challenge due to the limited resources available.

Recruitment and Retention of Personnel: The recruitment and retention of personnel represents a major challenge for the TSB. The TSB operates within a very competitive market place where there is limited availability of skilled personnel. The TSB competes in hiring those people, mostly from outside the public service, who bring the required technical skills and knowledge in a given mode and then spends at least two years training them to become investigators. This training, which is not available in traditional institutions of learning, combined with the experience in investigating makes our investigators in all occupational groups, at all levels, very attractive to other government departments and to industry. Factoring in that the government is generally unable to compete with the salaries and benefits offered by the industry adds another dimension to the problem. The TSB must also contend with employee disruption and insecurity resulting from limited resources and increasing workloads over the past number of years, perceived internal pay inequities, and the planned implementation of the Universal Classification System.

Swissair Flight 111 Accident Investigation: The crash of Swissair Flight 111 near Peggy's Cove in Nova Scotia on September 2, 1998 severely tested the resources of the TSB. This was the most complex transportation accident in Canadian history, requiring the mobilization of the majority of the TSB resources thereby creating backlogs in other work. On-going efforts to complete this investigation continue to consume considerable TSB resources and only limited progress has been achieved in catching up on the

backlogs. This investigation has shown how vulnerable the TSB is should one major occurrence happen in any given year.

2.4 Departmental Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 2000-2001*	**Planned Spending 2001-2002**	Planned Spending 2002-2003	Planned Spending 2003-2004
Budgetary Main Estimates (gross)	24,086	**24,121**	24,121	24,156
Adjustments **	6,290	-	-	-
Net Planned Spending	30,376	**24,121**	24,121	24,156
Plus: Cost of services received without charge	2,392	**2,795**	2,795	2,795
Net Cost of Program	32,768	**26,916**	26,916	26,951
Full-Time Equivalents	230	**235**	235	235

* Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year and includes incremental costs of $4,425,000 for the investigation of the Swissair flight 111 accident.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates, and include transfers from Treasury Board Votes and Supplementary Estimates.

Section III: Departmental Plans, Results, Activities and Resources

3.1 Business Line Details

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety.

The business line objective is to advance transportation safety by the independent investigation, analysis, study, and public reporting of transportation accidents, incidents or hazardous situations/conditions involving the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or pipeline in the federally-regulated elements of Canada's air, marine, rail and pipeline transportation systems for the purposes of: making findings as to their causes and contributing factors, identifying safety deficiencies and, making safety recommendations designed to eliminate or reduce those transportation safety deficiencies identified.

3.2 Key Results Commitment, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Results Commitment

The TSB is committed to provide Canadians with advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.

Planned Results

1) Identification of safety failures in the marine, rail, pipeline and air transportation systems.

2) Reduction in risks to persons, property and the environment through the use of investigation findings by governments and industry.

3) Public access to safety information and recommendations.

4) Satisfaction with quality and timeliness of findings and recommendations.

5) Awareness by Canadians of the Board's role in advancing transportation safety.

6) National and international recognition of the Board as an authoritative and independent resource in the area of transportation safety.

Related Activities

Operational Readiness (linked to planned results 1, 2, 3, 4 and 5)

The Swissair flight 111 investigation has demonstrated that the TSB human resources are very thinly spread. The TSB will have to recruit additional personnel in the coming years to ensure that sufficient trained personnel is available to respond to a major occurrence while maintaining a reasonable level of day-to-day activity. Since newly recruited personnel need approximately two years of training and on-the-job experience to perform as full-fledged investigators, this problem will only be alleviated with time.

The TSB will begin recruiting more personnel who have the knowledge, skills and abilities, and the capacity to learn in an ever-changing environment; using a competencies based approach. This is particularly important as changes occur at an accelerated pace and as technology plays a more and more important role in the transportation industry. TSB investigators must constantly keep abreast of changes. The TSB current aging workforce faces an increasingly important challenge in this regard. Rejuvenation of the workforce is therefore essential in the next few years if the TSB is to remain capable of effectively fulfilling its mandate.

As we move closer to the completion of the Swissair flight 111 investigation, the TSB will undertake a review of lessons learned during this investigation. The results of this review will then be used to develop a comprehensive strategy on how to deal with major occurrences, while minimizing impact on on-going operations. This will also include the review and update of working tools and operating procedures.

Report Timeliness (linked to planned results 2, 3, 4, 5 and 6)

The TSB's one year standard to publish a final investigation report has not yet been achieved for the majority of investigations. A stakeholder survey in 1999 confirmed the TSB management view that there is a problem with report timeliness. During this planning period work will be undertaken to develop and implement a strategy to reduce the existing backlog of cases and to take measures to ensure the backlog does not recur. A review of resources required to cope with this workload is currently underway (see *Resourcing Strategies* on the next page). Business process analysis will be conducted to ensure that bottlenecks in the report production process are quickly identified and rectified. New or improved work tools will be acquired or developed. The TSB will also develop and implement an integrated information management strategy to collect,

organize, use, disseminate, and manage transportation safety data and information in support of its operational and business objectives.

Quality assurance has been identified as a key element essential to the success of the TSB. The TSB will therefore implement a structured and systemic approach to quality assurance. A detailed concept of operations has been developed and implementation has started. Designated managerial and staff positions have been assigned primary responsibility for quality assurance and performance measurement. Benchmarks against which performance can be monitored will be established. Quality audit processes and systems will be defined and implemented.

The TSB will continue its work with key government and industry partners on the reciprocal exchange of data. The TSB plans to consolidate its role as the official Canadian repository of transportation accident/incident data by ensuring that this data can be made available to others when and as required. Effective use of technology and telecommunications systems will be key in improving accessibility to this data. The TSB also has on-going initiatives to ensure data quality and data integrity. These initiatives will be integrated into the systematic quality assurance program.

The TSB will make greater use of various communication tools such as: interim recommendations, safety advisories, communiqués, safety digests, and information letters to convey important safety information on a timely basis. While final investigation reports will continue to be the TSB's most apparent product, these other means of communication will be used more effectively to inform the public, industry and regulators and incite them to undertake safety actions as quickly as possible.

Resourcing Strategies (linked to planned results 1, 3, 4 and 6)

In recent years the TSB has had difficulty fully meeting its operational requirements, largely due to an increasing workload, coupled with a diminishing human and financial resource-base. As stated elsewhere in these strategic objectives, the TSB continues to make efforts to devise and implement more efficient and effective work methods and processes, and to promote and develop a more productive workforce.

The TSB will develop a national recruitment campaign, combined with a developmental program, for specialized investigator positions. The TSB wants to attract new employees that can ensure the rejuvenation of its workforce and an adequate supply of fully skilled professionals that can meet the operational requirements of the organization. Steps will also be taken to create a work environment responsive to the needs of employees so that the TSB can be perceived as an employer of choice thereby improving employee retention rates.

The TSB will review its human resources, financial and administrative management frameworks and adopt a more business-like approach to the management of resources. Work is underway on the implementation of the government's financial information strategy, the human resources management framework, the new staffing delegations, the universal classification system, the materiel management framework and the modernization of the comptrollership function. Together these initiatives will help in establishing a solid management framework that can help the organization balance its workload and manage its resources in a more effective and consistent manner.

A review of the TSB's resource base is also underway. Resources will be allocated to areas where they can be most efficiently used to fulfill the legislated mandate. Over this planning period the TSB will be reviewing its resource requirements and will be discussing various options with the Treasury Board Secretariat. Key questions will have to be addressed to confirm what is expected of the TSB and to ensure that the TSB is appropriately resourced to effectively fulfill these expectations.

The development of a comprehensive performance measurement framework is well on its way. The TSB will link performance measurement to the internal quality assurance functions and will integrate performance measurement into the on-going management of operations. The TSB wants to ensure that performance measurement will first assist in the planning and management of operations, and secondly satisfy government-wide reporting requirements. Work will continue towards the definition of meaningful qualitative and quantifiable performance indicators. However, the TSB has some difficulty in defining good performance measurement indicators as no two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and some do not. Furthermore, it is virtually impossible to measure accurately the direct or even indirect impact of the TSB on transportation safety due to the fact that it is but a single (small) player amongst many with responsibilities for advancing transportation safety.

Surveys will be conducted to measure the degree of satisfaction with the TSB's work by specific segments of the public and industry. These surveys will be targeted to persons with a direct interest in the work of the TSB and others such as: the media, other levels of government, persons associated with accidents not investigated by the TSB, unions, industry associations, etc.

Resources ($000)

Related Activities	2001-2002	2002-2003	2003-2004
Investigations	$ 18,034	$ 18,034	$ 18,069
Communication and Report Production	$ 1,346	$ 1,346	$ 1,346
Training	$ 1,077	$ 1,077	$ 1,077
Other Activities	$ 6,459	$ 6,459	$ 6,459
Total	$ 26,916	$ 26,916	$ 26,951

Section IV: Financial Information

Net Cost of Program for the Estimates Year

(thousands of dollars)	**Total**
Net Planned Spending	24,121
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,556
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	1,186
Workers' compensation coverage provided by Human Resources Development Canada	21
Audit services provided by the Office of the Auditor General	32
	2,795
2001-2002 Net Cost of Program	26,916

Section V: Other Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB's Internet site at http://tsb.gc.ca or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
4th Floor
Hull, Quebec
K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

BUDGET DES DÉPENSES

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

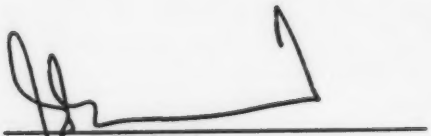
No. de catalogue BT31-2/2002-III-73

ISBN 0-660-61501-0

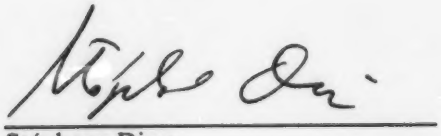
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2001-2002

Un rapport sur les plans et les priorités



Benoît Bouchard
Président
Bureau de la sécurité des transports du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Table des matières

Section I : **Message du président** 1

Section II : **Vue d'ensemble de l'organisme**

2.1 Mandat, rôles et responsabilités 5
2.2 Objectif de l'organisme ou du programme 6
2.3 Contexte de la planification 6
2.4 Dépenses prévues de l'organisme 10

Section III : **Plans, résultats, activités et ressources de l'organisme**

3.1 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités .. 11
3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes 11

Section IV : **Renseignements financiers** 17

Section V : **Autres renseignements** 19

Section I : Message du président

Je crois que le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est très bien acquitté de sa mission qui consiste à cerner les manquements à la sécurité et à communiquer des messages de sécurité au public, à l'industrie et aux organismes de réglementation. La réputation d'excellence dont jouit le BST en tant qu'organisation professionnelle indépendante et compétente fait l'unanimité tant au Canada qu'à l'étranger. Ces 10 dernières années, les responsables de la réglementation et l'industrie ont pris de nombreuses mesures au chapitre de la sécurité afin de réduire les risques. Au cours des années à venir, le BST continuera à faire face à des situations problématiques connues et il devra également relever de nouveaux défis.

L'industrie des transports continue d'évoluer à un rythme accéléré. Le BST a entrepris de nombreuses démarches pour se tenir au fait des innovations technologiques, des fusions et de la mondialisation de l'industrie, de l'émergence du Canada en tant qu'exportateur important de réactés de transport régional et de wagons de chemin de fer, des demandes croissantes pour de l'information, du niveau de responsabilité accru, des besoins changeants des familles de victimes, et de la concurrence acharnée qui se livre sur les marchés pour du personnel compétent. Toutes ces demandes ont pour effet d'exercer des pressions considérables sur les ressources financières et humaines du BST. Des projets sont en cours pour soulager quelque peu ces pressions.

Le BST a pris plusieurs initiatives récemment pour renforcer son cadre de gestion et mettre en oeuvre des mesures de rendement efficaces. Par exemple, le BST a la ferme intention d'établir des processus systématiques d'assurance de la qualité et de mettre en oeuvre le nouveau cadre de gestion des ressources humaines et les fonctions modernes de contrôleur. Le BST considère son personnel comme sa ressource la plus importante et c'est pourquoi, il continuera de déployer des efforts soutenus au chapitre de la formation et du perfectionnement des employés. Ainsi, des plans sont en train d'être élaborés pour rajeunir l'effectif. D'autre part, des investissements soutenus dans l'examen et l'amélioration continus des méthodes de travail demeureront prioritaires pour l'organisation.

Ces dernières années, j'ai moi-même participé à la publication d'un certain nombre de rapports définitifs du Bureau. Cette démarche, selon moi, a aidé les Canadiens et les Canadiennes à mieux comprendre le travail du BST au chapitre du suivi des questions reliées à la sécurité des transports. Au cours de la prochaine année, je continuerai d'être mêlé à de tels événements, tandis que le personnel professionnel maintiendra ses efforts pour répondre à la demande sans cesse croissante de renseignements des nombreux intervenants, y compris les médias et les plus proches parents.

Au cours du prochain exercice, le BST sera confronté à de nombreux enjeux et à de nombreuses pressions. Cela dit, j'ai la certitude que grâce à ses compétences et à son dévouement, le personnel du BST sera à la hauteur de la tâche et continuera à rehausser la sécurité des transports pour les Canadiens et Canadiennes.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Rapport sur les plans et les priorités de 2001-2002

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2001-2002 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement le mandat, les priorités, les stratégies de l'organisation et les résultats escomptés par celle-ci;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du rapport sur les plans et les priorités*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion.

Je suis satisfait des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPRR) sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Directeur exécutif

8 février 01
Date

Section II : Vue d'ensemble de l'organisme

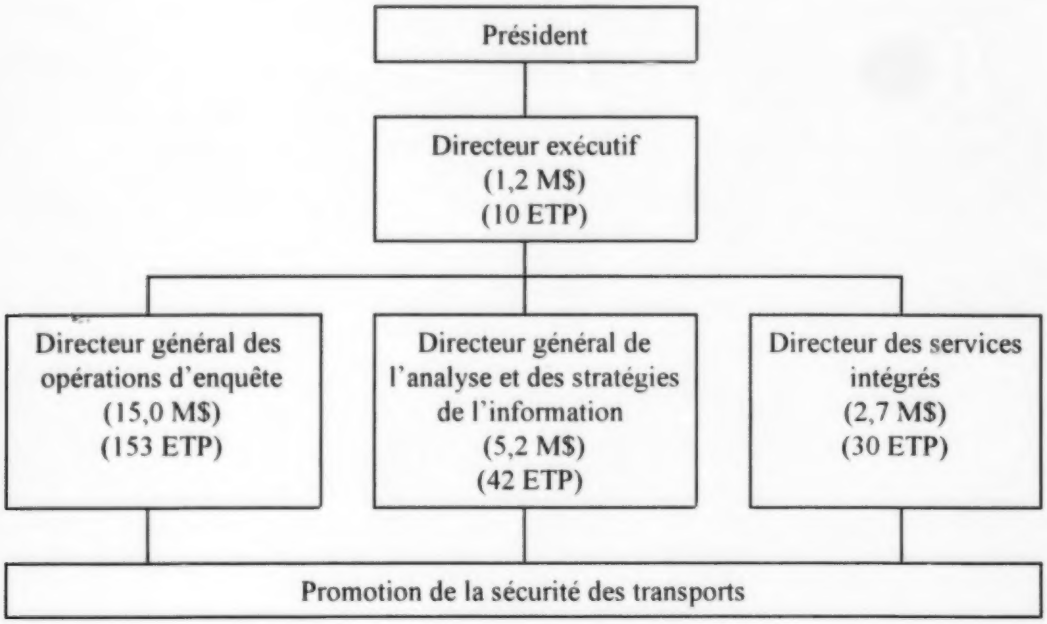
2.1 Mandat, rôles et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports).* Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Le BST a un seul objectif : la promotion de la sécurité des transports. Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à cet objectif.



2.2 Objectif de l'organisme ou du programme

Le BST a pour objectif de promouvoir la sécurité des transports.

2.3 Contexte de la planification

Le BST oeuvre dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport au Canada. Ce système est très dynamique et est en évolution constante.

Le secteur maritime implique quelque 46 000 bateaux d'immatriculation canadienne et de nombreux navires commerciaux étrangers qui effectuent environ 38 000 voyages dans les eaux canadiennes chaque année. Ce commerce produit plus de 17 millions de kilomètres-navire dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport d'environ 40 millions de passagers par année et plus de 350 millions de tonnes de cargaison pour les marchés intérieurs et internationaux, ce qui représente 38 % de toute la marchandise transportée au Canada dans tous les modes de transport. D'autre part, environ 25 000 bateaux de pêche canadiens ont été autorisés à prendre part à diverses pêches commerciales l'année dernière. Près des deux tiers de ces bâtiments étaient d'immatriculation canadienne.

Le réseau ferroviaire compte une trentaine de compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral exploitant près de 65 000 kilomètres de voies. Le réseau génère plus de 579 milliards de tonnes-kilomètres de produits, crée près de 121 millions de trains de marchandises-kilomètres de travail et plus de 1,4 milliards de voyageurs-kilomètres de services. Les chemins de fer exploitent plus de 3 000 locomotives et environ 110 000 wagons de chemin de fer (marchandises et voyageurs) et emploient près de 45 000 personnes.

Le réseau national de pipeline, de compétence fédérale, comprend environ 100 compagnies de pétrole et de gaz. Ces compagnies exploitent environ 40 000 kilomètres de pipeline. Plus de 145 millions de mètres cubes de pétrole brut et 141 milliards de mètres cubes de gaz naturel sont transportés par des pipelines de compétence fédérale au Canada chaque année.

Chaque année, quelque 70 millions de passagers sont embarqués et débarqués dans plus de 600 aéroports canadiens. Près de 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre presque égal de transporteurs étrangers exercent leurs activités au Canada. Plus de 70 000 employés sont titulaires d'une licence d'aviation et près de 28 000 aéronefs sont immatriculés au Canada. L'industrie aérospatiale et l'industrie aérienne canadiennes emploient près de 88 000 personnes.

Ce contexte n'est pas sans soulever des enjeux particuliers pour le BST :

Intérêt du public pour la sécurité des transports : La sécurité des transports a toujours été un sujet de préoccupation pour la population canadienne. Cela est dû en grande partie au rôle social et économique important du réseau de transport au Canada. De nouvelles demandes de renseignements se sont manifestées au lendemain de certains accidents, comme l'écrasement du vol 111 de Swissair survenu près de Peggy's Cove, le déraillement d'un train au Mont St. Hilaire, le nauffrage du True North près de Tobermory et l'incident survenu dans le secteur du transport par pipeline et qui a impliqué le déversement de produits pétroliers près de Prince George. Les médias s'attendent à une couverture sur place directe et permanente. D'autre part, les attentes des plus proches parents pour un soutien de la part des organismes d'enquête ont également augmenté. Ils sont insatiables dans leurs demandes de renseignements concrets à jour. Ils veulent tous suivre de près le déroulement de l'enquête; vu l'ampleur du drame qui les afflige. Il faut accorder une attention particulière aux communications qui se feront avec ces personnes. Le BST fait également face à une demande croissante de renseignements en vertu du Programme d'accès à l'information. Répondre à toutes ces demandes au moyen des ressources existantes représente un défi de taille.

Politique gouvernementale et milieu industriel : Divers changements qui se sont produits ces dernières années pourraient avoir une incidence sur la sécurité des transports en raison de certaines initiatives gouvernementales et d'impératifs commerciaux. Ces changements

comprennent la privatisation de sociétés d'État et la commercialisation de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes de transport, ainsi qu'une fusion et une mondialisation de plus en plus grande des entreprises. La vive concurrence qui règne dans toutes les sphères de l'industrie des transports et les demandes du public et des expéditeurs pour bénéficier d'un réseau de transport sûr sont également des facteurs importants.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, la technologie a évolué très rapidement. La principale raison étant les innovations dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, la mise au point de nouveaux matériaux et leur utilisation dans l'industrie des transports. Ces innovations concernent tous les modes de transport et dans bien des cas, elles permettent aux enquêteurs d'améliorer leur travail; par contre, elles rendent les activités d'enquête et d'analyse de la sécurité plus complexes et plus spécialisées. Le recours accru à l'automatisation pose des problèmes particuliers au chapitre de l'interface homme-machine quand il s'agit de faire l'analyse des défaillances.

Niveau d'activité : Plus de 3 000 accidents et incidents de transport sont signalés chaque année en vertu des exigences de déclaration du gouvernement fédéral. Le BST fonde sa décision d'ouvrir une enquête sur sa politique de classification des événements (pour des précisions voir le site Web du BST au http://bst.gc.ca). Pour décider si l'on doit ouvrir une enquête, on se demande d'abord si une enquête pourrait permettre d'atténuer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. En raison de contraintes au chapitre des ressources, le BST n'enquête pas sur les accidents moins susceptibles de se traduire par des mesures de sécurité et ce, même s'il y a eu des pertes de vie. Cette situation a donné lieu à un certain mécontentement de la part du public, ce qui a attiré davantage l'attention du public sur les activités du BST. Le BST est également aux prises avec un arriéré d'enquêtes. Ainsi environ, 170 enquêtes environ sont en cours et près de la moitié le sont depuis plus d'un an. La gestion de cet arriéré, sans compter les nouvelles enquêtes qui ne cessent de s'ajouter, représente pour le BST une nouvelle difficulté à surmonter en raison des ressources limitées à sa disposition.

Recrutement et maintien du personnel : Le recrutement et le maintien du personnel représentent un défi important pour le BST qui agit dans un marché très compétitif où il existe une pénurie de personnel qualifié. Le recrutement du personnel constitue pour le BST une activité très concurrentielle, la plupart des personnes proviennent de l'extérieur de la fonction publique, possèdent les compétences et les connaissances techniques nécessaires pour un mode de transport en particulier et suivent pendant deux ans la formation d'enquêteur qu'exige le BST. Cette formation n'est offerte dans aucun centre de formation traditionnel et, combinée à l'expérience des enquêtes que possèdent les enquêteurs du BST dans tous les groupes professionnels, à tous les niveaux, fait que ces derniers représentent des ressources très intéressantes pour d'autres organismes et pour l'industrie. Le problème prend une nouvelle tournure dans la mesure où le gouvernement

est incapable de rivaliser avec l'industrie sur le double plan des salaires et des avantages sociaux. Le BST doit également composer avec des employés préoccupés et anxieux en raison des ressources limitées et des charges de travail à la hausse au cours des dernières années, des disparités salariales qui sont perçues à l'interne et de la mise en oeuvre prévue de la norme générale de classification.

Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair : L'écrasement du vol 111 de Swissair survenu près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, le 2 septembre 1998 a mis à rude épreuve les ressources du BST. Il s'agit de l'accident le plus complexe survenu dans les anales canadiennes des transports. Le BST a dû y affecter la majorité de ses ressources et doit se débattre maintenant avec un arriéré de travail. Les efforts qui continuent pour mener l'enquête à terme absorbent beaucoup de ressources du BST, tant et si bien que la situation n'a guère changé au chapitre de l'arriéré des enquêtes. L'enquête sur cet accident a démontré la très grande vulnérabilité du BST lorsque survient un accident majeur de transport.

2.4 Dépenses prévues de l'organisme

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2000-2001*	**Dépenses prévues 2001-2002**	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	24 086	**24 121**	24 121	24 156
Rajustements**	6 290	-	-	-
Dépenses nettes prévues	30 376	**24 121**	24 121	24 156
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	2 392	**2 795**	2 795	2 795
Coût net du programme	32 768	**26 916**	26 916	26 951

Équivalents temps plein	230	**235**	235	235

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 4 425 000 $ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

** Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des autorisations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des budgets supplémentaires.

Section III : Plans, résultats, activités et ressources de l'organisme

3.1 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité : la promotion de la sécurité des transports.

L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports avec l'exécution d'enquêtes indépendantes, d'analyses, d'études et de rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liés au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipelines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des systèmes canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et de pipelines dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, d'identifier les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats

Le BST s'est engagé à promouvoir la sécurité des transports au Canada en faisant des analyses indépendantes, impartiales et ponctuelles des lacunes en matière de sécurité qu'il relève au sein du réseau de transport de compétence fédérale.

Résultats escomptés

1) Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.

2) Réduction des risques pour les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie des constatations des enquêtes.

3) Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.

4) Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.

5) Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.

6) Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.

Activités connexes

Préparation opérationnelle (lié aux résultats escomptés 1, 2, 3, 4 et 5)

La récente enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair a démontré que les ressources en personnel du BST sont très minces. Le BST devra au cours des prochaines années recruter un nombre suffisant de personnes qui possèdent la formation nécessaire pour répondre à un accident majeur, tout en permettant de maintenir un niveau d'activités quotidiennes acceptable. Ce problème s'atténuera uniquement avec le temps puisqu'il faut environ deux ans de formation et d'expérience sur le terrain pour permettre à un nouvel enquêteur d'agir pleinement à ce titre.

Le BST commencera à recruter plus de personnel qui possède les connaissances, les habiletés et les aptitudes nécessaires pour apprendre dans un environnement dynamique selon une approche basée sur les compétences. Ceci est particulièrement important puisque les changements s'effectuent à un rythme accéléré et que la technologie joue un rôle de plus en plus important au sein de l'industrie des transports. Les enquêteurs du BST doivent tenir leurs connaissances et leurs compétences à jour. Les effectifs vieillissants du BST doivent relever un défi grandissant à cet égard. Le rajeunissement des effectifs est donc essentiel au cours des prochaines années si le BST veut continuer à remplir sa mission efficacement.

Avec la fin imminente de l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, le BST se penchera sur les leçons apprises au cours de l'enquête. Les résultats de cet exercice serviront à élaborer une stratégie globale sur la façon de traiter un accident majeur tout en réduisant au minimum l'impact sur les activités courantes. Cet examen comprendra également la revue et la mise à jour des outils de travail et des procédures de fonctionnement.

Délais de production des rapports (lié aux résultats escomptés 2, 3, 4, 5 et 6)

Le délai d'un an adopté par le BST pour la publication d'un rapport d'enquête définitif n'a pas encore été respecté pour la majorité des enquêtes. Un sondage mené en 1999 auprès des intervenants a confirmé ce que la gestion du BST a perçu comme étant un problème, soit les délais de publication des rapports. Au cours de la période de planification, des mesures seront prises pour élaborer et mettre en oeuvre une stratégie pour réduire l'arriéré et concevoir des mesures préventives à cet égard. On mène actuellement une étude sur les ressources requises pour traiter cette charge de travail (voir *stratégies de ressourcement* à la prochaine page). Une analyse des procédures sera effectuée afin de relever et de corriger rapidement les goulots d'étranglement au sein du processus de production des rapports. Des outils de travail nouveaux ou améliorés seront acquis ou mis au point. D'autre part, le BST élaborera et mettra en oeuvre une stratégie intégrée de gestion de l'information afin de recueillir, d'organiser, d'utiliser, de diffuser et de gérer des données et des renseignements en matière de sécurité des transports, en fonction de ses objectifs opérationnels et administratifs.

Il a été établi que l'assurance de la qualité était un élément essentiel au succès du BST. Le BST mettra donc en application une approche structurée et systémique d'assurance de la qualité. Un concept détaillé a été élaboré et sa mise en oeuvre est amorcée. Les responsabilités principales pour l'assurance de la qualité et la mesure du rendement ont été assignées à des postes désignés de gestionnaires et de subalternes. On établira des paramètres avec lesquels on pourra contrôler le rendement. Des processus et des systèmes de vérification de la qualité seront définis et mis en oeuvre.

Le BST poursuivra ses travaux avec des partenaires-clés du gouvernement et de l'industrie pour permettre un échange réciproque de données. Le BST prévoit consolider son rôle en tant que dépositaire canadien officiel des données sur les accidents et les incidents de transport en assurant que ces données sont accessibles aux autres quand c'est nécessaire. L'utilisation efficace des technologies et des systèmes de télécommunications jouera un rôle important dans l'amélioration de l'accès aux données. Le BST poursuit également diverses initiatives visant à assurer la qualité et l'intégrité des données. Ces initiatives seront intégrées dans le programme systémique d'assurance de la qualité.

Le BST utilisera davantage divers outils de communication comme les recommandations provisoires, les avis de sécurité, les communiqués, les bulletins de sécurité et les lettres d'information, dans le but de diffuser au moment opportun des renseignements en matière de sécurité. Alors que les rapports d'enquête définitifs demeureront le produit le plus apparent du BST, d'autres moyens de communication seront utilisés plus efficacement afin d'informer le public, l'industrie et les responsables de la réglementation et de les inciter à prendre des mesures de sécurité le plus rapidement possible.

Stratégies de ressourcement (lié aux résultats escomptés 1, 3, 4 et 6)

Ces dernières années, le BST a éprouvé des difficultés à satisfaire à ses exigences opérationnelles, en raison principalement d'une charge de travail en hausse et d'une base de ressources humaines et financières amenuisée. Comme il a été mentionné dans les objectifs stratégiques, le BST continue de déployer des efforts afin d'élaborer et de mettre en oeuvre des méthodes et des processus de travail plus efficients et plus efficaces et de promouvoir et de développer un effectif plus productif.

Le BST élaborera une campagne nationale de recrutement, combinée à un programme de perfectionnement pour combler les postes spécialisés d'enquêteurs. Le BST désire attirer de nouveaux employés pour rajeunir son effectif et se doter d'employés professionnels qualifiés qui lui permettront de satisfaire à ses exigences opérationnelles. Le BST prendra également des mesures pour créer un milieu de travail qui répond aux besoins de ses employés, de telle sorte que l'organisation puisse être perçue comme un employeur de choix et, ainsi, améliorer son taux de maintien en poste des employés.

Le BST se penchera sur ses cadres de gestion des ressources humaines, financières et administratives et adoptera une approche de gestion des ressources comparable au milieu des affaires. On travaille actuellement à la mise en oeuvre de la stratégique gouvernementale d'information financière, du cadre de gestion des ressources humaines, des nouvelles délégations de pouvoir de dotation, de la norme générale de classification, du cadre de gestion du matériel et de la modernisation des fonctions de contrôleur. Toutes ces initiatives contribueront à établir un cadre de gestion solide grâce auquel l'organisation pourra équilibrer sa charge de travail et gérer ses ressources d'une façon plus efficace et plus systématique.

Une étude sur la base des ressources du BST est également en cours. Lorsque la chose est possible, les ressources seront réaffectées à des secteurs où elles pourront servir de façon plus efficiente à l'exécution du mandat prévu dans la législation. Au cours de la période de planification, le BST examinera ses besoins en ressources et discutera de diverses options à ce chapitre avec le Secrétariat du Conseil du Trésor. Les grandes questions devront être traitées afin de définir clairement les attentes vis-à-vis le BST et de s'assurer que l'organisation dispose des ressources nécessaires pour y répondre de façon efficace.

La mise au point d'un cadre global de mesure du rendement va bon train. Le BST intégrera la mesure du rendement dans la gestion courante des activités et établira un lien entre elle et la fonction interne d'assurance de la qualité. L'organisation veut faire en sorte que la mesure du rendement sert d'abord et avant tout à la planification et à la gestion des activités et en second lieu à satisfaire aux exigences gouvernementales en matière de production de rapports. Le travail se poursuivra en vue de définir des indicateurs de rendement qualitatifs et quantifiables significatifs. Toutefois, le BST éprouve des difficultés à définir des indicateurs pertinents de mesure du rendement du simple fait que

les enquêtes diffèrent d'un accident à l'autre. Certaines d'entre elles se traduisent par des améliorations notables au chapitre de la sécurité et d'autres, pas du tout. D'autre part, il est pratiquement impossible de mesurer de façon précise l'impact direct, voir indirect du BST sur la sécurité des transports du simple fait, encore une fois, que l'organisation est un petit intervenant parmi plusieurs dont les responsabilités consistent à promouvoir la sécurité des transports.

Des sondages seront effectués pour mesurer le degré de satisfaction de certaines portions du public et de l'industrie relativement au travail du BST. Les sondages s'adresseront principalement aux personnes qui manifestent un intérêt direct à l'égard du travail du BST et à d'autres groupes comme les médias, les autres paliers de gouvernement, des personnes ayant un lien avec les accidents sur lesquels le BST n'enquête pas, les syndicats, les associations industrielles, etc.

Ressources (000$)

Activités connexes	2001-2002	2002-2003	2003-2004
Enquêtes	18 034 $	18 034 $	18 069 $
Communications et production des rapports	1 346 $	1 346 $	1 346 $
Formation	1 077 $	1 077 $	1 077 $
Autres activités	6 459 $	6 459 $	6 459 $
Total	26 916 $	26 916 $	26 951 $

Section IV : Renseignements financiers

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues	24 121
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 556
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 186
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	21
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada	32
	2 795
Coût net du programme pour 2001-2002	26 916

Section V : Autres renseignements

D'autres renseignements sont également postés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au: http://bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4e étage
Hull (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239